

[2003 ஏப்ரல் 28]

இணைப்பு II

மானியக் கோரிக்கை எண் 46—போக்குவரத்துத் துறை
கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2003-2004

(76 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

1.0. முன்னுரை

மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை திறம்படச் செய்து தருவதில் தமிழக அரசு இந்தியத் துணைக் கண்டத்திற்கே முன்னோடியாக அமைந்துள்ளது. சாரத்திலே மிகு சாத்திரங்கண்டு தருவதிலேயுயர் நாடாம் நம் தமிழ்நாட்டில் நாட்டு மக்கள் நலமுற்று வாழவும், நானிலத்தவர் மேனிலை எய்தவும், அடிப்படை ஆதாரமாக அணிசெய்வது போக்குவரத்துத் துறையாகும். முளைத்து எழும் பிஞ்சு முதல் முதியவர் வரை அனைவருக்கும் முதுகெலும்பாய், நீலத்திரை கடலோரத்திலே நின்று தவஞ்செய் குமரி எல்லை முதல் சீர்மிகு சென்னை வரையும், வைகறை முதல் யாமம் வரை மின்னல் வெட்டியிடித்தாலும், மேகம் கொட்டியிடித்தாலும், காற்று தக்கையடித்தாலும் இடைவிடாது போக்குவரத்து வசதிகளை அளித்து வருகின்றது தமிழ்நாடு அரசு. தமிழ்நாட்டில் குறிஞ்சியோ, முல்லையோ, மருதமோ, நெய்தலோ, எட்டு திசைகளிலுஞ் சென்றிவைவிறிறே எண்ணும் பொருளனைத்தும் கொண்டு வருவோம் என்ற பாரதியின் கனவை நிறைவேற்றிட நகர, புறநகரப் பேருந்துகள், மலைப்பகுதிப் பேருந்துகள், விரைவுப் பேருந்துகள், மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்துகள் என பலதரப்பட்ட பேருந்துகளைக் கொண்டு இவ்வுலக மனிதர்களை உடன்பிறந்தார்களைப் போல பாவித்து பக்கத்தில் வந்து பளிச்சென்று ஏற்றிக் கொண்டு, நித்தமும் பாதுகாப்பான, சிக்கனமான, சிறப்பான சேவையினை தமிழக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் பொது மக்களுக்கு அளித்து வருகிறது.

போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் 18 போக்குவரத்துக் கழகங்களும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஆகியவையும், மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை என்ற துறைத் தலைமையகமும் உள்ளன.

2003 ஏப்ரல் 28]

இதைத் தவிர, மத்திய அரசுத் துறைகளான இரயில்வே, தபால் மற்றும் தொலைத் தொடர்பு, விமானப் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள், தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தும் திட்டங்கள் தொடர்பாக மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது.

2.0 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

2.1 தமிழ்நாட்டில் 1971 ஆம் ஆண்டு வரை போக்குவரத்து இயக்கம் தமிழக அரசின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கி வந்தது. பின்னர், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் தோற்றுவிக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் 1971 ஆம் ஆண்டு ஒப்படைக்கப்பட்டது. 1976-ல் பட்டாபிராமன் குழுவும், 1990-ல் தில்லைநாயகம் குழுவும், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அமைப்பு மற்றும் செயலாக்கத்தை ஆய்வு செய்து, அதனைச் சீரமைக்கத் தக்க பரிந்துரைகளைத் தந்தன. அவற்றில், முக்கியமான பரிந்துரைகள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு, தேவைக்கேற்ப செயல்படுத்தி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மேம்படுத்தப்பட்டன.

2.2 31-03-2003 நிலவரப்படி அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணிகள் மற்றும் செயல்திறன்கள் ஆகியவை கீழே தரப்பட்டுள்ளன:

சென்னை மாநகரப் பேருந்துகள்	2554
நகரப் பேருந்துகள் (மாவட்டங்களில்)	5590
புறநகர் பேருந்துகள்	5810
விரைவுப் பேருந்துகள்	
மாநிலத்திற்குள்	524
வெளி மாநிலங்களுக்கு	278
மலைப் பகுதி பேருந்துகள்	523
மொத்தம்	15279
உபரி பேருந்துகள்	1391
மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	16670
2. ஒரு நாளைக்கு இயக்கப்படும் மொத்த தூரம்	62.84 (இலட்சம் கி.மீ.)
3. நாளொன்றுக்கு ஏற்றிச் செல்லப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை	156.28 (இலட்சம்)

[2003 ஏப்ரல் 28]

4. பேருந்துகளின் உபயோகம் 91.73%
5. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் 97.55%
(சிறப்புப் பேருந்துகள் நீங்கலாக)
6. கிலோ மீட்டர் செயல்பாட்டுத் திறன் 100.89%
(சிறப்புப் பேருந்துகளையும் சேர்த்து)
7. பயணிகள் அடர்வு
- (அ) மாநகரம் மற்றும் நகரம் 68.35%
- (ஆ) புறநகர் 83.39%
- (இ) விரைவுப் பேருந்து 74.59%
- (ஈ) மலைப் பகுதி 95.77%
- சராசரியாக 76.18%
8. பழுதுபடுதல் (10,000 கிலோ மீட்டருக்கு) 0.28
9. விபத்துகள் (1,00,000 கிலோ மீட்டருக்கு) 0.31
- மொத்த விபத்துகள் 7206
- உயிரிழப்பு விபத்துகள் 1243
- இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 1488
10. எரிபொருள் செயல் திறன் (கி.மீ/லிட்டருக்கு)
- (அ) மாநகரம் மற்றும் நகரம் 4.19
- (ஆ) புறநகர் 4.58
- (இ) விரைவு 4.37
- (ஈ) மலைப் பகுதி 3.44
- சராசரியாக 4.37
11. 10,000 கிலோ மீட்டருக்கு எஞ்சின் ஆயில் 11.10 லிட்டர்
12. கழிவு செய்யப்பட்ட உருளையின் ஓட்டம் 162
(இலட்சம் கி.மீ.)
13. புதுப்பிக்கப்பட்ட உருளைப்பட்டை காரணக்கூறு 4.12
14. ஒரு பேருந்துக்குப் பணியாளர்கள்
(பணிமனை உட்பட) 7.64

2003 ஏப்ரல் 28]

2.3 போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைத்தல்

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதிகமான எண்ணிக்கையில் இருந்ததன் காரணமாக நிர்வாகச் செலவுகள் அதிகரித்தன. நிர்வாகச் செலவு அதிகரிப்பு மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்களிடையே பேருந்து இயக்கத்தில் தேவையற்ற போட்டி காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தைச் சந்தித்தன. எனவே நிர்வாகச் செலவுகளைக் குறைக்கவும், தேவையற்ற போட்டியைத் தவிர்க்கவும் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்க முடிவெடுக்கப்பட்டு, மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-1 உடன், மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம்-2ஐயும், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூர்--கோட்டம்--1 உடன், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூர்--கோட்டம்--3 (உதகமண்டலம்)ஐயும், அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம்--1 உடன், அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு--கோட்டம்--2)--ஐயும் ஒருங்கிணைக்கும் பணி முறையே 10-01-2001, 07-11-2000 மற்றும் 12-01-2002-ல் முடிவடைந்து விட்டது. ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்கும் வரைவுக் கருத்துருவின்மீது மைய அரசின் இறுதி ஆணை எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைக்கும் பணிகளின் தற்போதைய விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:

வ.எண்	போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பெயர்	ஒருங்கிணைப்பிற்குப் பின் கழகத்தின் பெயர்.	குறிப்பு
1	மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை-கோட்டம்-1) சென்னை	மாநகரப் போக்கு வரத்துக் கழகம். சென்னை.	10-01-2001 முதல் ஒருங்கிணைக்கப் பட்டது.
2	மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் (சென்னை-கோட்டம்-2) சென்னை	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு) சென்னை.	12-01-2002 முதல் ஒருங்கிணைக்கப் பட்டது
3	அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1) சென்னை		

[2003 ஏப்ரல் 28]

- 4 அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2) சென்னை அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (தமிழ்நாடு) சென்னை. 12-01-2002 முதல் ஒருங்கிணைக்கப் பட்டது.
- 5 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-1) விழுப்புரம்
- 6 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-2) வேலூர் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்) விழுப்புரம். மையஅரசின் இறுதி ஆணை எதிர்பார்க்கப் படுகிறது
- 7 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம் கோட்டம்-3) காஞ்சிபுரம்
- 8 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-1) சேலம்
- 9 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம் கோட்டம்-2) தருமபுரி தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்) சேலம். மையஅரசின் இறுதிஆணை எதிர்பார்க்கப் படுகிறது
- 10 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-1) கோவை கோட்டம்-2 ஐ கோட்டம் கடன் ஒருங்கிணைக்கும் வரைவுக் கருத்துரு மீது மைய அரசின் இறுதி ஆணை எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.
- 11 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை கோட்டம்-2) கோவை. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் (கோவை) கோவை.

2003 ஏப்ரல் 28]

07—11—2000

முதல் கோவை
கோட்டம்.

தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக்
கழகம் (கோவை)
கோவை.

3, (உதகமண்டலம்)
கோவை
கோட்டம்

12 தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக் கழகம்
(கோவை-கோட்டம்-3),
உதகமண்டலம்

1, (கோயம்புத்தூர்)
உடன்
ஒருங்கிணைக்கப்
பட்டது.

13 தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக் கழகம்
(கும்பகோணம் கோட்டம்-
1) கும்பகோணம்

14 தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக் கழகம்
(கும்பகோணம் கோட்டம்-
2) திருச்சி

தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக் கழகம்
(கும்பகோணம்)
கும்பகோணம்.

மைய
அரசின்
இறுதி
ஆணை
எதிர்பார்க்கப்
படுகிறது;

15 தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக் கழகம்
(கும்பகோணம் கோட்டம்-
3) காரைக்குடி

16 தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக் கழகம்
(கும்பகோணம் கோட்டம்-
4)
புதுக்கோட்டை

17 தமிழ்நாடு அரசு
போக்குவரத்துக் கழகம்
(மதுரைக் கோட்டம்-1)
மதுரை

[2003 ஏப்ரல் 28]

18 தமிழ்நாடு அரசு

போக்குவரத்துக் கழகம்,

(மதுரை கோட்டம்-2)

திருநெல்வேலி

19 தமிழ்நாடு அரசு

போக்குவரத்துக் கழகம்

(மதுரை கோட்டம்-3)

நாகர்கோவில்

தமிழ்நாடு அரசு

போக்குவரத்துக்

கழகம் (மதுரை)

மதுரை

மைய அரசின்

இறுதி ஆணை

எதிர்பார்க்கப்

படுகிறது

20 தமிழ்நாடு அரசு

போக்குவரத்துக் கழகம்

(மதுரை கோட்டம்-4)

திண்டுக்கல்

21 தமிழ்நாடு அரசு

போக்குவரத்துக் கழகம்

(மதுரை கோட்டம்-5)

விருதுநகர்

மைய அரசின் இறுதி ஆணை பெறப்பட்டபின், மேற்குறிப்பிட்ட

18 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இணையும். இதன் மூலம் நிர்வாகச் செலவுகள், தேவையற்ற போட்டிகள் குறைந்து, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாபம் ஈட்ட வழி வகுக்கும்.

3.0 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலை

3.1 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிர்வாகச் செலவும், இயக்கச் செலவும் தொடர்ச்சியாக அதிகரித்ததன் காரணமாக, ஒட்டுமொத்த செலவினங்கள் அதிகரித்தன. மாறாக, பேருந்துப் பயணக் கட்டணம் தொடர்ந்து குறைவாக இருந்ததால், அக்கழகங்களுக்குத் தொடர்ந்து இழப்பு ஏற்பட்டு வந்தது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்பட தொடங்கியது முதல், மார்ச் 2003 (தணிக்கைக்கு முன்) வரை சேர்ந்து வந்த மொத்த இழப்பு ரூபாய் 2150.53 கோடி. வருமானத்திற்கும், செலவினத்திற்கும் உள்ள பெருத்த இடைவெளியே, இந்த அதிக இழப்பிற்குக் காரணமாகும்.

2003 ஏப்ரல் 28]

3.2 டீசல் விலை அதிகரிப்பு

உலக அளவில் பெட்ரோலிய எண்ணெய்ப் பொருட்களின் விலை அதிகரிக்கும்போது அவ்வப்போது டீசல், பெட்ரோல், மண்ணெண்ணெய் போன்றவற்றின் விலையை மைய அரசு மாற்றி அமைக்கின்றது. அவ்விலை உயர்விற்கேற்ப, தமிழகத்தில் பேருந்துக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்படுவதில்லை. 1991-92 ஆம் ஆண்டில் ரூ.229.22 கோடியாக இருந்த இச்செலவினம் படிப்படியாக உயர்ந்து தற்போது 2002-2003ஆம் ஆண்டில் ரூ.1061.31 கோடியாக (தணிக்கைக்கு முன்) உயர்ந்துள்ளது.

3.3 நிர்வாகச் செலவு அதிகரிப்பு

போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு, நேரடிப் பேச்சுவார்த்தை மூலம், ஊதிய உயர்வு அளிக்கப்படுகிறது. 1-9-1998 முதல் செய்யப்பட்ட ஊதிய உயர்வின் மூலம், சராசரியாக ஒரு பணியாளருக்கு ஒரு மாதத்திற்கு ரூ.835 அதிகமாக அளிக்கப்பட்டது. இதனால் ஏற்பட்ட மொத்த செலவினம், ஓராண்டிற்கு ரூ.231 கோடியாகும். பேருந்து இயக்க வருவாயில், நிர்வாகச் செலவினம் 38 முதல் 53 சதவீதமாகும்.

பணியாளர் எண்ணிக்கையில் குறிப்பிடத்தக்க உயர்வு இல்லையாயினும் நிர்வாகச் செலவினம் ஒவ்வொரு வருடமும் கணிசமாக உயர்ந்துள்ளது. 1991-92 ஆம் ஆண்டில் ரூ.388 கோடியாக இருந்த செலவினம், 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் (தணிக்கைக்கு முன்) ரூ.1366.10 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

3.4 செலவினத்தை உள்ளடக்கும் அளவு

நிர்வாகச் செலவு அதிகரிப்பு, டீசல் மற்றும் இடுபொருள் விலை அதிகரிப்பு இவற்றிற்குத் தகுந்தாற்போல், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வருவாயை அதிகப்படுத்த இயலவில்லை. 2001ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் பேருந்துக் கட்டணங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டபின், மைய அரசு உலக அளவில் எண்ணெய்ப் பொருட்களின் விலை மாற்றத்தையொட்டி அடிக்கடி எரிபொருட்களின் விலையை அதிகப்படுத்தியுள்ளது. எனினும், டிசம்பர் 2001-க்குப் பின் பேருந்துக் கட்டணங்கள் மாற்றியமைக்கப்படவில்லை. எனவே போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வருமானம் உயரவில்லை. பெருகிவரும் எரிபொருள் செலவு, நிர்வாகச் செலவு மற்றும் உதிரிபாகங்கள், இடுபொருட்கள் விலை உயர்வு ஆகியவற்றின் காரணமாக, வருவாய்க்குள்

[2003 ஏப்ரல் 28]

செலவினங்களைக் கட்டுப்படுத்த இயலாமற்போய், இவற்றிற்கிடையேயுள்ள இடைவெளி படிப்படியாக உயர்ந்துள்ளது.

3.5 நிலுவையில் உள்ள கடன் பொறுப்புகள்

போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவையான அன்றாட செலவுகளுக்குக்கூட போதுமான அளவு வருவாய் இல்லாததாலும், போக்குவரத்து இயக்கத்தின் செயல்பாட்டை மேம்படுத்தத் தேவையான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்வதற்கு அக்கழகங்கள் அதிகமான வெளிக்கடன் பெற வேண்டி உள்ளது. இதன் காரணமாக, அதிக அளவு வட்டியினை நிதி நிறுவனங்களுக்குத் தரவேண்டியுள்ளது. மேலும், விபத்துகளில் சிக்கி உயிரிழந்தவர்களுக்கு சட்ட ரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய இழப்பீட்டுத் தொகையை உரிய காலங்களில் தர முடிவதில்லை. படிப்படியாக நட்டங்களையே சந்தித்து வரும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடன் சுமையில் சிக்கி, நிதி நிறுவனங்களுக்கும் எரிபொருள் வழங்கும் நிறுவனங்களுக்கும் செலுத்த வேண்டிய தொகையினை உரிய காலங்களில் அளிக்க இயலவில்லை. எனவே வெளி நிறுவனங்களிடமிருந்து தேவைக்குத் தகுந்தாற்போல், மேலும் நிதி உதவி பெற இயலவில்லை.

எரிபொருள், உதிரி பாகங்கள் ஆகியவற்றிற்காக பட்ட கடன்களைச் செலுத்துவதற்கும் மற்றும் சட்டபூர்வமாக செலுத்தப்பட வேண்டிய தொகை ஆகியவை உயர்ந்து கொண்டே வருவதன் காரணமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கடன் பொறுப்புகள் அதிகமாகி, அவற்றின் நிதி நிலைமை மிகவும் மோசமான நிலையில் உள்ளது. 31-03-2003-ல் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடன் பொறுப்புகள் பற்றிய விவரம் பின் வருமாறு:

விவரம்	ரூபாய் கோடியில்
உயர் வேக டீசல் எண்ணெய் மற்றும் மசகு எண்ணெய் ..	71.95
உதிரி பாகங்கள், உருளிகள் மற்றவை வழங்கியவர்களுக்கு ..	38.60
விபத்து இழப்பீடாக நீதிமன்றங்களில் செலுத்த வேண்டியது ..	57.37
சட்டரீதியாக செலுத்தப்பட வேண்டிய வருங்கால வைப்பு நிதி, பணிக் கொடை மற்றும் தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடித்தம் செய்யப்பட்ட தொகை ..	256.96
இதர இனங்கள்	5.79
மொத்தம்	430.67

2003 ஏப்ரல் 28]

பழுதடைந்த மற்றும் வயது முதிர்ந்த பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை வாங்கி இயக்க முடியாமலும் போதிய உதிரி பாகங்களைக் கொள்முதல் செய்யாததாலும், பேருந்துகளின் இயக்கத்தைச் செம்மையாகவும் சீராகவும் வைத்திருக்க இயலவில்லை.

கடந்த ஆண்டுகளில், மார்ச் 2003 முடிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அடைந்த தொடர் நட்பம் ரூ.2,150.53 கோடியாகும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 31-03-2003 முடிய செலுத்த வேண்டிய நிலுவைத் தொகை ரூ.430.67 கோடியாகும். இதில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வாங்கிய டீசல், உதிரி பாகங்கள், சட்டரீதியாகச் செலுத்த வேண்டிய தொகை மற்றும் விபத்து ஈட்டுத் தொகையும் அடங்கும். நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்து இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்ற கடன், 31-03-2003 அன்றைய நிலவரப்படி ரூ.975.69 கோடி நிலுவையில் உள்ளது. பேருந்துப் பயணக் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்குமுன், நிதி நெருக்கடியின் காரணமாக பல போக்குவரத்துக் கழகங்கள், கடன் மற்றும் வட்டித் தொகை போன்றவற்றை குறித்த காலத்தில் செலுத்த முடியவில்லை. நடப்பாண்டில் தவணை தவறிய கடன் தொகை மார்ச் 2003 வரை மட்டும் ரூ. 213.07 கோடி நிலுவையாக உள்ளது. 1995-96-ல் கட்டிய வட்டித் தொகை ரூ.77.77 கோடி. ஆனால் 2002-2003-ல் செலுத்த வேண்டிய வட்டித் தொகை ரூ.141.30 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது.

4. பழைய பேருந்துகளைக் கழித்தல் மற்றும் அவற்றிற்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகள் வாங்குதல்.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கடுமையான நிதி நிலைமை காரணமாக, கடந்த சில ஆண்டுகளாக பழைய பேருந்துகளை உரிய நேரத்தில் மாற்றி, போக்குவரத்துத் தேவைக்கேற்ப போதுமான புதிய பேருந்துகளை வாங்கி இயக்க முடியவில்லை. 31-03-2002-ல் மாற்றப்பட வேண்டிய பழைய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 6,123 ஆக இருந்தது. இது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் 36.5 சதவீதமாகும். இவ்வரசு மேற்கொண்ட நடவடிக்கைகள் காரணமாக, நடப்பாண்டில் மார்ச் 2003 முடிய மொத்தம் 1,047 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. அதில் 1,031 புதிய பேருந்துகள் தடத்தில் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. மீதமுள்ள 16 பேருந்துகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. 31-03-2003 நிலவரப்படி, மாற்றப்பட வேண்டிய பழைய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 6,376 ஆகி, மொத்த எண்ணிக்கையில் 38.2 சதவீதமாக மாறியுள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 28]

நடப்பு 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் அளிக்கும் கடன் தொகை மூலம், ரூ.30.00 கோடி செலவில் 300 புதிய பேருந்துகள் வாங்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

5.0 பேருந்து பயணக் கட்டணம் - மற்ற மாநிலங்களுடன் ஒப்பீடு

பெருகி வந்த நிர்வாகச் செலவு மற்றும் எரிபொருள் செலவு ஆகியவற்றின் காரணமாகவும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சந்தித்து வந்த கடுமையான நிதி நெருக்கடி காரணமாகவும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அரசிடமிருந்தும், இதர நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்தும் நிதி உதவியை எதிர்பாராது தன்னிறைவாகத் தனது செயல்பாடுகளை நிறைவேற்றிக்கொள்ள வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலும், தமிழக அரசு 25-10-1999-க்குப் பின்னர் உயர்த்தப்படாமல் இருந்த பேருந்துக் கட்டணத்தை 6-12-2001 முதல் சிறிதளவு உயர்த்தி சீரமைத்தது.

ஏனைய மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும்பொழுது, தற்பொழுதும் தமிழ்நாட்டில்தான் பேருந்துக் கட்டணம் மிகவும் குறைவாக உள்ளது. தற்போதைய பேருந்துக் கட்டண விகிதம் அண்டைய மாநிலங்களின் பேருந்துக் கட்டண விகிதத்துடன் ஒப்பிடப்பட்டு அதன் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது:

(ஒரு கி.மீ. கட்டணம் பைசாவில்)

மாநிலம்	கட்டண விகிதம் அமலுக்கு வந்த தேதி	புறநகர் (சாதாரணம்)	புறநகர் (குறிப்பிட்ட நிற்கும் பேருந்து)	புறநகர் (விளைவு)	சொகுசு சொகுசு	அதி சொகுசு
தமிழ்நாடு	6-12-2001	28	-	-	32	38
ஆந்திரா	4-02-2003	35	-	40	45	52
கேரளா	1-10-2001	35	43	46	54	63
கர்நாடகம்	13-4-2003	30.25	-	37.25	45.00	55.00

மேற்கண்ட அட்டவணையில் கண்டுள்ளவாறு அண்டை மாநிலங்களுடன் ஒப்பிடுகையில், தமிழ்நாட்டில் பேருந்துக் கட்டணங்கள் மிகவும் குறைவு என்பது தெளிவாகும்.

2003 ஏப்ரல் 28]

6.0 சாலைப் பாதுகாப்பு மற்றும் விபத்துகளைத் தவிர்த்தல்

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வழங்க வேண்டியுள்ள விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை 1991-1992ஆம் ஆண்டில் ரூ.16.03 கோடியாக இருந்தது. 2002-2003ஆம் ஆண்டில் (தணிக்கைக்கு முன்) ரூ.34.12 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது. எனவே அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துகளைக் குறைப்பதற்கு, முக்கியத்துவம் தரப்பட்டு தக்க மேல்நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

பொதுமக்களுக்குப் பாதுகாப்பான, சிக்கனமான, சிறப்பான போக்குவரத்து இயக்கத்தை அளிப்பது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தலையாய கடமையாகும். விபத்துகளைத் தடுப்பதில் ஓட்டுநர்களின் பங்கு மிகவும் இன்றியமையாததாகும்.

விபத்தினைத் தவிர்த்து, பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும்பொருட்டு, ஓட்டுநர்களுக்கு பயிற்சி, ஊக்கத்தொகை வழங்குதல் போன்ற நடவடிக்கைகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுத்துள்ளன. ஓட்டுநர்களுக்கு ஒருமித்த கவனத்தை அளிக்க யோகாசனப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் பாதுகாப்புப் பயிற்சி தரப்படுகிறது. சாலைப் பாதுகாப்பு சுற்றுக்காவல் முறை மூலம் தவறு செய்பவர்கள்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. ஓட்டுநர்கள், விபத்தின்றி பணிபுரிவது தொடர்பாக பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்குப் பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு, பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம் ஒன்றை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடைப்பிடித்து வருகின்றன. திறமைவாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் வகையில், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தி வருகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு, தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் பணிபுரிந்த ஒவ்வொரு 10 ஆண்டு காலத்திற்கும், ஒரு சிறப்பு ஊதிய உயர்வு வழங்கப்படுகிறது. அடிக்கடி விபத்தினை ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள், ஓட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்து கொள்ளவும், விபத்துகளைத் தவிர்க்கவும். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் புத்தாக்கப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், திறமைவாய்ந்த, பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12

[2003 ஏப்ரல் 28]

வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏறபடும் பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொதுமக்களுடன் நல்லுறவு கொண்டு பழகுதல் மற்றும் முதலுதவி அளித்தல் ஆகியவற்றில் தீவிர பயிற்சிகள் அளிக்கின்றது. இப்பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலைவாய்ப்பு ஏற்படும்பொழுது முன்னுரிமை அளிக்கப்படுகின்றது. சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை நன்கு அறிந்துகொள்வதற்கு ஏதுவாக, தமிழ்நாடு அரசு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கனரக வாகன ஓட்டுநர்களாக நியமனம் பெறுவதற்குரிய கல்வித் தகுதியை 8 ஆம் வகுப்பிலிருந்து எஸ்.எஸ்.எல்.சி/பத்தாம் வகுப்புத் தேர்ச்சி என உயர்த்தி அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. நெடுந்தாரப் பேருந்துகளில் இரவுப் பணியில் ஈடுபடும் ஓட்டுநர்களின் சிரமத்தினையும், பயணிகளின் பாதுகாப்பினையும் கருதி, தேவையான தடங்களில் இரண்டு ஓட்டுநர்களை பணியில் ஈடுபடுத்தும் முறை கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது.

7.0 பயணிகளுக்கான வசதிகள்

சென்னையிலும், இதர முக்கிய நகரங்களிலும் பல பேருந்து நிறுத்தங்களிலும், பேருந்து நிலையங்களிலும் இரவு நேரப் பயணிகளின் பாதுகாப்பு கருதி மின்னொளி விளம்பரப் பலகைகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. இரண்டு சக்கர வாகனங்களை, பேருந்து நிலையங்களில் நிறுத்த ஏதுவாக, சில பேருந்து நிலையங்களில் போதுமான இடங்களை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒதுக்கியுள்ளது. சென்னையில், பாரிமுனையிலிருந்த பிராட்வே பேருந்து நிலையம் மற்றும் விரைவுப் போக்குவரத்து பேருந்து நிலையம், புதிதாக கோயம்பேட்டில் அமைக்கப்பட்ட சென்னை பெருநகரப் பேருந்து நிலையத்திற்கு மாற்றப்பட்டுள்ளதைத் தொடர்ந்து, பயணிகளின் நலன் கருதி, புதிய பேருந்து நிலையத்தை சென்னையிலுள்ள அனைத்துப் பகுதிகளுடன் இணைக்குமாறு, பல புதிய வழித்தடங்கள் தொடங்கப்பட்டு பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனவே இதுவரை சென்னை உயர்ந்திமன்ற வளாகத்தைச் சுற்றி போக்குவரத்திற்கு இடையூறாக சாலைகளில் நிறுத்தப்பட்டிருந்த மாநகரப் பேருந்துகள் அனைத்தும், இவ்விரு பேருந்து நிலையங்களுக்குள் நிறுத்தப்பட்டு பயணிகளின் பாதுகாப்பும், நலனும் மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

2003 ஏப்ரல் 28]

8.0 பயணச் சலுகைகள்

தமிழ்நாட்டில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய பல்வேறு தரப்பினருக்கு சலுகைகள் அளிக்கப்படுகின்றன. அவர்கள்—சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப் பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள், மாணவர்கள், அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள், நாடகக் கலைஞர்கள், மத்திய, மாநில ஓய்வூதியம் பெறும் சுதந்திர எல்லைப் போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் மொழிக்காவலர்கள், விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர் மற்றும் வாரிசுதாரர்கள், அரசிடமிருந்து மொழிக் காவலர் நிதி உதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுதாரர்கள், அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறும் புற்றுநோயாளிகள், கை கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர் மற்றும் கண் பார்வையற்றவர்கள், மனநிலை பாதிக்கப்பட்டவர்கள், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள் ஆகியோர் ஆவார்கள்.

8.1 மாணவர் பயணச் சலுகை

மாணவர் பயணச் சலுகையினால் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அடையும் நட்டத்தினை ஈடுகட்டுவதற்காக இந்த ஆண்டு ரூபாய் 252 கோடி அரசிடமிருந்து கோரப்பட்டது. ஆனால் அரசின் நிதி நெருக்கடி காரணமாக மிகவும் நட்டத்தில் இயங்கி வரும் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மட்டும் அரசு ரூபாய் 85.76 கோடியை இழப்பீடாக வழங்கவும், மீதமுள்ள தொகையைச் சமுதாயச் செலவாக ஏற்றுக்கொள்ளுமாறும் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அறிவுறுத்தியுள்ளது.

மாணவர் பயணச் சலுகையினால் 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் 23,44,068 மாணவர்கள் பயன் பெற்றனர். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அளிக்கும் பல்வேறு சலுகைக் கட்டணங்களில், சலுகைக் கட்டணமாக வசூலிக்கும் தொகை மற்றும் அரசு வழங்கும் இழப்பீடு போக, மீதமுள்ள தொகையினை அக்கழகங்களே சமுதாயச் செலவாக வழக்கமாக ஏற்றுக்கொள்கின்றன.

[2003 ஏப்ரல் 28]

9.0 பயணிகளுக்குச் சலுகைகள்

தொடர்ந்து பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் நலன் கருதி, மாதாந்திரப் பயண அட்டைகள் வழங்கப்படுகின்றன. இதற்கு பெருநகர் மற்றும் நகரப் பேருந்துகளில் மாதத்தின் எல்லா நாட்களிலும், இருப்பிடத்திலிருந்து செல்லுமிடத்திற்குச் சென்று வர குறிப்பிட்ட நிறுத்தத்தில் நிறுத்தும் பேருந்துகளில் 40 நடைகளுக்குரிய கட்டண விகிதமே மாதாந்திரக் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படுகிறது.

விருப்பம் போல பயணம் செய்யும் கட்டணச் சீட்டுகள் (மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும்)

கீழ்க்கண்ட கட்டண விகிதத்தில் பயணிகள் தங்கள் விருப்பம் போல் நகரத்தில எங்கு வேண்டுமானாலும் பயணச் சீட்டில் அச்சிடப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு பயணம் செய்யலாம்:-

1) விடுமுறை நாள் பயணச் சீட்டு	..	ரூ.30
2) வாராந்திரப் பயணச் சீட்டு	..	ரூ.160
3) மாதாந்திரப் பயணச் சீட்டு	..	ரூ.600

10.0 தொழிலாளர் நலத் திட்டங்கள்

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதன் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அவர்தம் குடும்பத்தினரின் நலன் பேணி, கீழ்க்கண்ட திட்டங்களை வகுத்து அதனைச் செயல்படுத்தி வருகின்றன:

1. பணி அடிப்படையிலான சிறப்பு சம்பள உயர்வு
2. தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கு இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல்
3. சலுகைக் கட்டண சிற்றுண்டி வசதிகள்
4. கல்விப் படிகள்
5. ஊதியம் சார்ந்த படிகள்
6. வழக்குக் கட்டணம் ஈடு செய்தல்
7. சீருடைகள்
8. குடும்பநல நிதி
9. இறுதிச் சடங்கு செலவுகள்
10. திருமணக் கடன்
11. திருப்பான் படி (Steering Allowance)

2003 ஏப்ரல் 28]

12. விருப்ப ஓய்வூதியத் திட்டம்
13. விடுப்புப் பயன்கள்
14. விடுமுறை விடுதி
15. சிறப்பு நலநிதித் திட்டம்
16. ஊழியர்களின் பிள்ளைகளின் நலனுக்காக மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் தொழில்நுட்பப் பயிலகங்கள்
17. தொழிலாளர் ஓய்வகால சேமநல நிதித் திட்டம்
18. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கான ஓய்வூதியத் திட்டம்

11.0 பேருந்து இயக்கத்தினைப் படிப்படியாக தாராளமயமாக்குதல்

2002-2003 ஆம் ஆண்டு ஆளுநர் உரையிலும், பின்னர் வரவு செலவுத் திட்ட உரையிலும், சில குறிப்பிட்ட தடப் பேருந்துகள் படிப்படியாகத் தாராளமயமாக்கப்படும் என்ற அரசின் கொள்கை முடிவு அறிவிக்கப்பட்டது.

தாராளமயமாக்கத்திற்குரிய வழிமுறைகளையும், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மறுசீரமைப்பிற்கான வழிமுறைகளையும் கண்டறிவதற்கு அமைக்கப்பட்ட உயர்மட்டக் குழு விரிவான ஆய்விற்குப் பின் தனது அறிக்கையை அரசிற்கு சமர்ப்பித்தது. பல்வேறு தகவல்கள் மற்றும் புள்ளிவிவரங்களின் அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்பட்ட விரிவான மற்றும் ஆழ்ந்த கலந்தாய்விற்குப் பிறகு, பேருந்து போக்குவரத்தில் ஆரோக்கியமான போட்டியை அறிமுகப்படுத்தும் வகையில் பொதுமக்களின் நலனைக் கருதி தாராளமயமாக்கலை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர வேண்டும் என்ற நிலையில் உயர்மட்ட குழுவின் பரிந்துரைகளை ஏற்று, தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்கள் மற்றும் இயக்கங்களை தாராளமயமாக்குவது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது.

தனியார் நிறுவனங்களுக்கு மாற்றம் செய்வற்கான வழித்தடங்களை கண்டறியவும் மற்றும் அதற்கான குறிப்பிட்ட குறுமத் தொகையை (upset price) நிர்ணயம் செய்யவும், ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிடமிருந்து தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு திறந்த ஒப்பந்தப்புள்ளிகளின் அடிப்படையில் மாற்றம் செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்கள்,

[2003 ஏப்ரல் 28]

தேசியமயமாக்கப்படும் பகுதித் திட்டத்திலிருந்து விலக்கப்படும் வகையில் பகுதித் திட்டத்தை மாற்றியமைக்க பகுதித் திட்டத்தின் திருத்தப்பட்ட வரைவு அறிவிக்கை 12-11-2002 ஆம் நாளிட்ட அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. விசாரணை நாள் 17-12-2002 என்று குறிப்பிடப்பட்டது. இதற்கிடையே, சிலர் இந்த அறிவிக்கையை எதிர்த்து உயர்நீதிமன்றத்தில் நீதிப்பேராணை மனுதாக்கல் செய்து அது நிலுவையில் உள்ளது. உயர்நீதிமன்றத்தில் இவ்வழக்கு முடிவடைந்தவுடன் உரிய மேல்நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

12.0 போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சீரமைக்க கடந்த இரண்டாண்டுகளில் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள்

12.1 நட்டக் குறைப்பு

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் குறைந்த பயணக் கட்டணத்தாலும் டீசல் விலை உயர்வின் காரணமாக ஏற்பட்ட அதிக இயக்கச் செலவினங்களாலும், வருவாயில் அதை ஈடுகட்ட முடியாததால் அதிக நட்டத்தில் இயங்கிக்கொண்டு வந்தன. ஏப்ரல் 2001 முதல் நவம்பர் 2001 முடிய இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சுமார் ரூ.194.21 கோடி நட்டம் அடைந்தன. தொடர்ந்து ஏற்பட்ட நட்டத்தின் காரணமாக இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள், டீசல் வாங்கிய வகை, வருங்கால வைப்பு நிதி, ஓய்வூதிய நிதி, பணிக்கொடை நிதி, தொழிலாளர்களின் சம்பளத்தில் பிடித்தம் செய்யப்பட்ட தொகை, நிதி நிறுவனங்களுக்குச் செலுத்த வேண்டிய கடன் தொகை முதலியவற்றை குறித்த காலத்தில் திரும்பச் செலுத்தாததால், இவ்வகைகளின் நிலுவைத் தொகை அதிக அளவில் இருந்தது. இவற்றை ஈடுகட்டும் வகையில் 1-12-2001 முதல் பேருந்துக் கட்டணம் தமிழ்நாட்டில் உயர்த்தப்பட்டு 6-12-2001 முதல் சிறிதளவு குறைத்து திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. பேருந்துக் கட்டண உயர்விற்குப் பின் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலைமை ஓரளவு மேம்பட்டுள்ளது. 2001-2002 ஆம் ஆண்டு அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ரூ.98.86 கோடி நட்டம் அடைந்தன. இந்த நட்டம், கடந்த 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் அடைந்த நட்டமான ரூ.228.86 கோடியைவிட மிகக் குறைவானதேயாகும். எண்ணெய் நிறுவனங்களால் நடப்பாண்டில் டீசல் விலை அதிக அளவில் உயர்த்தப்பட்டுள்ள போதிலும், 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ.20.50 கோடி (தணிக்கைக்கு முன்) மட்டுமே நட்டம் அடைந்துள்ளன.

2003 ஏப்ரல் 28]

நடப்பாண்டில் புதிய பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டதன் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இயக்கத்திறன் மேம்பட்டு பொதுமக்களுக்கு சிறந்த சேவை செய்து வருகின்றன.

12.2 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒருங்கிணைப்பு

தமிழ்நாட்டில் இயங்கிவந்த 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களை 7 கழகங்களாக ஒருங்கிணைப்பதன் மூலம் அவற்றின் இயக்கத்திறன் மேம்பட்டு, கட்டமைப்புகளை நல்ல முறையில் பயன்படுத்தி நிர்வாகச் செலவினங்களைக் குறைப்பதற்கு உதவியாக இருக்கும். போக்குவரத்துக் கழகங்களிடையே தற்போது போட்டி மனப்பான்மையுடன் இயக்கப்படும் பேருந்து இயக்கம் சீர் செய்யப்பட்டு நடத்ததைக் குறைக்க இயலும். இதன் முதல் கட்டமாக மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம், கோட்டம் 1 மற்றும் 2, அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கோட்டம் 1 மற்றும் 2, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர் மற்றும் உதகமண்டலம் ஆகிய கழகங்கள் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 16 போக்குவரத்துக் கழகங்களை, 5 கழகங்களாக இணைப்பதற்கு மாநில அரசின் ஒப்புதலுடன் மத்திய அரசு கம்பெனிகள் சட்டவாரியத்திற்கு இறுதியாணைக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. இதற்கு விரைவில் ஒப்புதல் கிடைக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

12.3 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு புதிய பேருந்துகள் வாங்குதல்

போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ.150 கோடி மதிப்பில் 1,550 புதிய பேருந்துகள் வாங்க அனுமதிக்கப்பட்டு, மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 263 புதிய பேருந்துகளை டிசம்பர் 2001 முடிய தடத்தில் இயக்கியுள்ளன. எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நடப்பாண்டில் மார்ச் 2003 முடிய 1,047 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடம் கடனாகப் பெற்று வாங்கியுள்ளது. 127 புதிய மாசற்ற (ஈரோ-2) பேருந்துகளை சென்னை மாநகர் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்தியாவிலேயே முதல் முறையாக இயக்கி, சென்னை மாநகரத்தில் சுற்றுச்சூழல் மாசுபடுவதைக் குறைக்க நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. நடப்பாண்டிற்கு (2002-03) 534 புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு ஒப்பந்தப்புள்ளி கோரப்பட்டுள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 28]

12.4 பேருந்து இயக்கத்திறனை மேம்படுத்த எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள்

குறைந்த அளவே புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டதன் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அதிக அளவு வயது முதிர்ந்த பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. இதனால் பேருந்துகளின் இயக்கத்திறன் ஓரளவு குறைந்துள்ளது. இதனை மேம்படுத்தவும், தொழிலாளர்களிடையே விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தவும், ஜூலை 2001 முதல் கீழ்க்கண்ட வாரங்கள் கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றன:

- (அ) பராமரிப்பு வாரம்-I
பேருந்துகளின் கட்டமைப்பை மேம்படுத்தல்
- (ஆ) பராமரிப்பு வாரம்-II
பேருந்துகளின் தொழில்நுட்பக் குறைகளை நிவர்த்தி செய்தல்
- (இ) பிரேக்டவுன் இல்லா வாரம்
பேருந்து தடத்தில் பழுதாகி நின்றாவிடாமல் இருப்பதற்காக பராமரிப்புப் பணியை மேம்படுத்தல்
- (ஈ) பாதுகாப்பு வாரம்
பயணிகள் பாதுகாப்பு மற்றும் விபத்துகளைக் குறைப்பதன் முக்கியத்துவத்தை வலியுறுத்தல்
- (உ) மரியாதை வாரம்
ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர்கள் பொதுமக்களிடையே நல்லுறவை வளர்ப்பதன் அவசியத்தை உணர்த்துதல்
- (ஊ) பேருந்து தடங்களில் பரிசோதனை முடுக்கி விடப்பட்டு பயணச்சீட்டு இல்லாமல் பயணம் செய்யும் பயணிகளிடையே விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்துதல்
- (எ) சகோதர போக்குவரத்துக் கழகங்களிடையே பயணச்சீட்டு பரிசோதனை செய்யும் முறை அமல்படுத்தப்பட்டு வருவாய் அதிகரிக்க வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது

மேற்கண்ட நடவடிக்கைகளின் காரணமாக பேருந்து இயக்கத்திறன் மேம்பட்டு, பேருந்துகளின் தோற்றம் மேம்படுத்தப்பட்டு வருவாய் அதிகரிப்பதற்கும் ஏதுவாக உள்ளது.

12.5 விபத்துக் குறைவு விவரம்

பாதுகாப்பான இயக்கத்திற்கு எடுத்த பல்வேறு நடவடிக்கைகளால்

2003 ஏப்ரல் 28]

விபத்துகள் கீழ்க்கண்ட அளவில் குறைந்துள்ளன.

விவரம்	2000-2001	2001-2002	2002-2003
மொத்த விபத்து குறியீடு (ஒரு லட்சம் கி.மீ இயக்கத்திற்கு)	0.39	0.37	0.31
உயிர் இழப்பு விபத்து	1,401	1,332	1,243
இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை	1,706	1,661	1,488

12.6 சிக்கன நடவடிக்கைகள்

நிர்வாகச் செலவை கட்டுப்படுத்தும்பொருட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் கீழ்க்கண்ட சிக்கன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன:

1. புதிதாக பணியாளர்களை பணியில் அமர்த்துவது (ஓய்வு பெற்ற பணியாளர்கள் இடத்திற்கு பணியாளர் அமர்த்துவது உட்பட) நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.
2. புதிதாக பணியிடங்களை உருவாக்குவது எல்லா பிரிவுகளிலும் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.
3. அலுவலர்களுக்கு பணி உயர்வு அளிப்பது நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.
4. விபத்து இழப்பீட்டுச் செலவினைக் கட்டுப்படுத்த லோக் அதாலத் முறையில் இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கும் முறை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

12.7 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்ற விருது

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலிக்கு 2001-2002 ஆம் ஆண்டிற்கான அதிக அளவில் டீசல் சிக்கனத்திற்கான விருது, புது டெல்லியிலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூட்டமைப்பினால் (ASRTU, New Delhi) வழங்கப்பட்டுள்ளது.

12.8 பயணக் கட்டண வதுலில் சாதனை

2002-2003 ஆம் ஆண்டில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

[2003 ஏப்ரல் 28]

மேற்கொண்ட சிறப்பு நடவடிக்கைகள் காரணமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்ட நாள் முதல், ஒரே நாளில் வசூலிக்கப்பட்ட கட்டணத் தொகையைவிட, மிக அதிகத் தொகையான ரூ.11.20 கோடியை, 20-1-2003 அன்று எய்தி சாதனை புரிந்துள்ளன. இதே போன்று சில போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அவை தொடங்கப்பட்ட நாள் முதல் வசூலிக்கப்பட்ட கட்டணத் தொகைகளில் 20-1-2003 அன்று பெறப்பட்ட வசூல் தொகை மிகவும் உயர்ந்தபட்சமானது. 20-1-2003 நாளைய வசூல் தொகை, கழகம் வாரியாக கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:

போக்குவரத்துக் கழகங்கள்	மொத்த வசூல் தொகை (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	குறிப்புகள்
மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை	107.37	
அரசு விநாயகப் போக்குவரத்துக் கழகம்	66.00	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்	109.29	உயர்ந்த பட்ச வசூல்
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்	58.77	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், காஞ்சிபுரம்	58.70	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்	70.09	உயர்ந்த பட்ச வசூல்
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தருமபுரி	57.70	உயர்ந்த பட்ச வசூல்
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்	86.74	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு	80.48	உயர்ந்த பட்ச வசூல்

2003 ஏப்ரல் 28]

போக்குவரத்துக் கழகங்கள்	மொத்த வசூல் தொகை (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	குறிப்புகள்
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கும்பகோணம்	61.73	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி	75.05	உயர்ந்த பட்ச வசூல்
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி	40.24	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், புதுக்கோட்டை	27.14	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை	54.34	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி	53.50	உயர்ந்த பட்ச வசூல்
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்	36.46	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்	52.06	
அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், விருதுநகர்	24.31	
மொத்தம்	1119.97	உயர்ந்த பட்ச வசூல்

13.0 உறுதிமொழிகளின்மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள்

பேருந்து இயக்கத்தில் குறிப்பிட்ட தடங்கள் படிப்படியாக தாராளமயமாக்கப்படும் என அறிவிக்கப்பட்டது. இதற்கான அரசு நியமித்த உயர்மட்டக் குழுவின் பரிந்துரைகளை ஏற்று தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்கள் மற்றும் இயக்கங்களை தாராளமயமாக்குவது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது.

[2003 ஏப்ரல் 28]

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சீரமைப்புப் பணியினை மேம்படுத்த தற்போதுள்ள 18 போக்குவரத்துக் கழகங்களை 7 கழகங்களாக ஒதுக்கிணைக்க மத்திய அரசின் அனுமதியைப் பெற துரித நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என அறிவிக்கப்பட்டது. மத்திய அரசுடன் இவ்வரசு மேற்கொண்ட தொடர் முயற்சியின் பயனாக, மைய அரசு அளித்த வரைவு அறிக்கையின்மீது பொதுமக்கள், போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் மற்றும் அனைத்துத் தரப்பு மக்களிடம் இருந்து மைய அரசு கோரியவாறு கருத்துகள் பெறப்பட்டு, அவற்றைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மைய அரசுக்கு அனுப்பி உள்ளன. மைய அரசின் இறுதி அனுமதி விரைவில் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. மைய அரசின் இறுதி ஆணை பெற்றபின், தமிழ்நாட்டில் இதுவரை 18 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இயங்கிவரும் பல்வேறு கழகங்கள், நிர்வாக சீரமைப்பு வலுப்பெறும் வகையில், மொத்தம் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இணைக்கப்படும்.

சென்னை நகரில் வாகனப் புகையையும், காற்று மண்டலம் மாசுறுவதைத் தவிர்த்து, சுத்தமானக் காற்றை மேம்படுத்தும் வண்ணம், ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பழைய பேருந்துகளை படிப்படியாக மாற்றி, அவற்றிற்குப் பதிலாக காற்று மாசுபடுவதைத் தடுக்கும் ஈரோ-2 தகுதி பெற்றுள்ள இனஜின்கள் பொருத்தப்பட்டுள்ள புதிய பேருந்துகள் அறிமுகப்படுத்தப்படும் எனவும், முதற்கட்டமாக, சென்னை மாநகரத்தில் இவ்வகைப் பேருந்துகள் 200 புதிதாக அறிமுகப்படுத்தப்படும் எனவும் அறிவிக்கப்பட்டது. அதற்கொப்ப நடப்பாண்டில், சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இவ்வகைப் புதிய பேருந்துகள் 117 இயக்கப்பட்டுள்ளன. இதைத் தவிர, மேலும் 10 பேருந்துகள் வயதானவர்கள், பெண்கள் மற்றும் சிறுவர்கள் சுலபமாக ஏறும் வகையில் தாழ்வான படிக்கட்டுகள் கொண்டவையாக கட்டப்பட்டு வருகின்றன.

கடந்த ஆண்டு போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீதான விவாதத்தின்போது, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலை சீரமைப்பு, இயக்கத் தகுதி முன்னேற்றம், பராமரிப்பு, சாலைப் பாதுகாப்பு இவற்றைச் சீரமைத்து, குறிப்பிட்ட காலக்கெடுவிற்குள் முடித்திட தக்க ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும் என அறிவிக்கப்பட்டது. அதற்கொப்ப, அனைத்து நிர்வாக இயக்குனர்களுக்கும் தக்க அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டு பேருந்து இயக்கங்கள் சீரமைப்பு, பயணச்சீட்டு பரிசோதனை மூலமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வருவாயைப் பெருக்குதல், பேருந்துகளின் காலமுறைப்

2003 ஏப்ரல் 28]

பராமரிப்பினை ஒழுங்குபடுத்துதல், பேருந்துகளை இயக்கச் செலவாகும் எரிபொருட்களைக் கட்டுப்படுத்துதல், தேவையற்ற பதவிகளைக் குறைத்தல், தவறு புரிபவர்கள்மீது கடுமையான ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுப்பதன் மூலம் பணியாளர்களிடையே கட்டுப்பாட்டினையும் ஒழுக்கத்தையும் கொண்டு வருதல். போக்குவரத்து கட்டமைப்பின் மூலம் இதர வழிகளில் கூடுதல் வருவாய் பெறுதல் ஆகிய வழிகளில் போக்குவரத்துக் கழகங்களை சீரமைக்க பல்வேறு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

14.0 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்து மேற்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும், குறைந்த வட்டியில் நிதி உதவி வழங்கும் பொருட்டு பொது வைப்புகள் திரட்டி கடன் வழங்க ஏதுவாக, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. இக்கழகத்தின் மொத்த அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 70 கோடியாகும். செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ.61.73 கோடியில், அரசின் பங்களிப்பு ரூ.13.03 கோடியாகவும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பங்களிப்பு ரூ.18.70 கோடியாகவும் உள்ளன.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாள் முதல் இலாபத்தை ஈட்டி வருகிறது. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் இந்நிறுவனம் ஈட்டிய இலாபம் பின்வருமாறு:—
(ரூபாய் இலட்சங்களில்)

ஆண்டு	வருமான வரிக்கு முந்தைய ஆதாயம்	வருமான வரி	வரிக்குப் பிந்தைய ஆதாயம்
1998-1999	1541.62	541.00	1000.62
1999-2000	2134.58	900.00	1234.58
2000-2001	1821.38	800.00	1021.38
2001-2002	*1185.40	490.00	695.40
2002-2003 (திருத்திய மதிப்பீடு)	**766.20	270.00	496.20

[2003 ஏப்ரல் 28]

- * மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வட்டி பாக்கி ரூ.22.23 கோடிகளைத் தள்ளுபடி செய்த பிறகு ஈட்டப்பட்ட ஆதாயம்.
- ** நலிவடைந்த நிலையிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வட்டி பாக்கி ரூ.15.00 கோடி வரை தள்ளுபடி செய்யவும் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

31-3-2003-ல் இந்நிறுவனத்தின் வைப்புத் தொகை ரூ.912.36 கோடிகளாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்ட நாளிலிருந்து 31-3-2003 வரை ரூ.4931.18 கோடி நிதி உதவி அளித்திருக்கிறது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் உதவியுடன் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் இதுநாள்வரை 32,725 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன.

15.0 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு

பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு 1984 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் ரூ. 5 இலட்சம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும், ரூ. 2 இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனத்துடனும், தமிழக அரசின் வரையறுக்கப்பட்ட நிறுவனமாக தொடங்கப்பட்டது. இதனைத் தொடர்ந்து 2000 ஆண்டு மே மாதம் இந்நிறுவனத்திற்காக செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 10 இலட்சமாகவும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 30 இலட்சமாகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்நிறுவனம் தற்போது அரசாங்கத்தினால் நியமிக்கப்பட்ட தலைவர் உள்ளிட்ட ஏழு இயக்குநர்கள் கொண்ட குழுவின் மேற்பார்வையில் இயங்குகிறது. இப்பணிக் குழு முழுநேர தொழில்முறை நிர்வாக இயக்குநரால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு கணினி மென்பொருள் தயாரித்தல், நிர்வாக சேவை, போக்குவரத்துப் பணி, தகவல் மற்றும் தொழில்நுட்பவியல் ஆகிய துறைகளிலும் ஆலோசனை வழங்கும் பணிகளை மேற்கொண்டு செயல்படுகிறது. இந்நிறுவனம் அந்தந்தத் துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர்களின் ஆதரவோடு இயங்கி வருகிறது. மேலும் இந்நிறுவனம் சிறந்த தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களின் ஆலோசனையின் அடிப்படையிலும், தனது சகோதர சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைத் துறையில் பணிபுரியும் பணியாளர்களிடமிருந்து

2003 ஏப்ரல் 28]

தனது ஆலோசனைப் பணித்தன்மைக்கேற்ப தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்வதோடு, அண்ணா பல்கலைக்கழகத்திலுள்ள பேராசிரியர்கள்/விரிவுரையாளர்களின் சேவையையும் பயன்படுத்தி செயல்பட்டு வருகிறது. இதுமட்டுமின்றி, அரசுப் பணியிலிருந்து ஓய்வுபெற்ற அனுபவம் மிக்க அலுவலர்களையும் தேவைக்கேற்றபடி இந்நிறுவனம் ஈடுபடுத்திக்கொள்கிறது. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு புதிய பணிகளைப் பெறுவதற்கான முன்அனுபவமும் மற்றும் திறமையும் வாய்ந்த ஆலோசனை நிறுவனங்களுடன் கூட்டு முயற்சியாக பணிகளை மேற்கொள்வதற்கான ஒப்பந்தப் புள்ளிகளில் பங்கேற்று வருகிறது.

பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு தனது தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் படிப்படியாக முன்னேறிக் கொண்டு வருகின்றது. கணினிமயமாக்குதல் மற்றும் போக்குவரத்து வசதிகளை மேம்படுத்துவதற்கான திட்டங்கள், நிர்வாக சேவை ஆகிய துறைகளில் பணிகளை விரிவாக்கும் திட்டங்கள் போன்ற திட்டங்களை வகுத்து வருகின்றது.

பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனை பணிக் குழு நிறுவனத்தின் கணினிப் பிரிவில் பல பணிகளை வெற்றிகரமாகவும் வாடிக்கையாளர்களின் பாராட்டுகளைப் பெறும் வகையிலும் நிறைவேற்றி முடித்துள்ளன. மேலும், தமிழ்நாடு அரசு வணிக வரித் துறைக்கான விரிவான கணினிமயமாக்கும் திட்டத்தை பெருமைக்குரிய வகையில் மேற்கொண்டுள்ளது. இத்திட்டத்தில் கணினி மென்பொருள் தயாரித்தல் மற்றும் செயற்படுத்துதல், தேவைக்கேற்ப கணினி மென்பொருள் மற்றும் கணினி உபகரணங்கள் வாங்குதல், ஒருங்கிணைந்த கணினி செயற்பாட்டை வடிவமைத்தல் ஆகியவை அடங்கும். மேலும், புதுடெல்லியிலுள்ள மாநில அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் கூட்டமைப்பிற்காக கணினி மென்பொருள் தயாரித்தல், டானிடா தமிழ்நாடு சுகாதார பாதுகாப்புத் திட்டத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும் சுகாதாரம்-தடுப்பு மருந்துகள் இயக்ககத்திற்கான பணியாளர் நிர்வாக அமைப்பை கணினிமயமாக்குதல் ஆகியவையும் நடந்தேறிவரும் முக்கிய பணிகளில் அடங்கும்.

[2003 ஏப்ரல் 28]

16.0 சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்

சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனமானது, இந்திய சங்கங்களின் பதிவு சட்டம் 1860-ன் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனமாகும். இந்நிறுவனம், 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் தனது 27 வது ஆண்டு பணியில் அடியெடுத்து வைத்து தொடர்ந்து பணி செய்து வருகின்றது. மேலும், சாலைப் போக்குவரத்து தொடர்புள்ள பிரச்சினைகளைப்பற்றி ஆய்வு மற்றும் ஆராய்ச்சி அறிக்கைகளையும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கொள்முதல் செய்யப்படும் வாகனப் பொருட்களின் தரக்கட்டுப்பாட்டிற்காக பரிசோதித்து மதிப்பீட்டறிக்கைகளையும் அளித்து வருகிறது. பலதரப்பட்ட பயிற்சி அளிக்கப்பட வசதியாக மிகப் பெரிய அளவில் விரிவாக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்து மற்றும் மோட்டார் வாகன ஆய்வு மற்றும் வளர்ச்சிப் பணிகளுக்காக 1984 ஆம் ஆண்டில் சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் கல்லூரி ஈரோட்டில் தொடங்கப்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் நலனுக்காகவும், மருத்துவ ஆராய்ச்சிப் பணியினை மேற்கொள்ளவும், பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி, 1986 ஆம் ஆண்டில் செயல்படுத்தப்பட்ட திட்டத்தின்கீழ் தொடங்கப்பட்டு, 1992-1993 ஆம் கல்வியாண்டிலிருந்து தனது சொந்த வளாகத்தில், பெருந்துறையில் செயல்பட்டு வருகின்றது. இதைத்தவிர சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் மூன்று தொழில்நுட்பப் பயிலகங்கள், குரோம்பேட்டை (சென்னை), பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் 1992-1993 ஆம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டு வருகின்றன. பொறியியல் மற்றும் தொழில்நுட்பப் பயிலகங்களில் 50% இடங்கள் அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டு, தகுதியின் அடிப்படையில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் நிரப்பப்படுகின்றன. பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியைப் பொறுத்தவரையில், மொத்தமுள்ள 60 இடங்களில், 40 இடங்கள் தமிழக அரசின் ஒற்றைச் சாளரமுறைக்கும், மீதமுள்ள 20 இடங்கள் அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் பிள்ளைகளுக்கும் ஒதுக்கப்படுகின்றன. இவ்வனைத்துக் கல்வி நிறுவனங்களும், போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்கள் வட்டியில்லா கடனாக வழங்கிய வைப்புத் தொகையின் மூலம் கிடைக்கும் வட்டி வருமானத்திலிருந்து இயங்கி வருகின்றது. மேலும், மேற்கண்ட கல்லூரிகளுக்கு ஏற்படும் மூலதனச்

2003 ஏப்ரல் 28]

செலவுகளை, போக்குவரத்துக் கழகங்களிடமிருந்து பெறப்படும் சிறப்பு மூலதனப் பங்குத் தொகையைக் கொண்டு ஈடுசெய்யப்படுகிறது.

மேலும், 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம் சார்பாக ரூ.100.00 இலட்சமும், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், தருமபுரி-சார்பாக ரூ. 50.00 இலட்சமும், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு சார்பாக ரூ.100.00 இலட்சமும், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி சார்பாக ரூ.50.00 இலட்சமும், ஆக மொத்தம் ரூபாய் 3 கோடி, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு சிறப்பு பங்களிப்பாக வழங்கப்பட்டுள்ளது.

சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், கும்மிடிப்பூண்டியில் அமைந்துள்ள கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் புள்ளி மற்றும் தமிழகத்தின் இதர இடங்களில் அமைக்கப்பட்டுள்ள 14 வட்டாரப் பயிற்சி மையங்கள் ஆகியவற்றின் மூலமாக, கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி அளித்து வருகிறது. 2001-2002 ஆம் ஆண்டு வரை ௬,௮௮ 33,893 மாணவர்களுக்கு ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டுள்ளது இந்த வருடத்தில் 2,778 மாணவர்கள் ஓட்டுநர் பயிற்சி பெற்றுள்ளனர். மேலும் இருசக்கர வாகன மற்றும் சிறுவாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் ஒன்று 1997-லிருந்து சென்னை குரோம்பேட்டையிலும், இலகுரக வாகன மற்றும் கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் ஒன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் செயல்பட்டு வருகின்றன.

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் தேவையான முக்கிய பொருட்களாகிய பேருந்து அடிச்சட்டங்கள், பயணச்சீட்டு அச்சிடல், டயர் புதுப்பிக்கத் தேவையான அடிப்படை பொருட்கள் ஆகியவற்றின் விலை மற்றும் ஒப்பந்த விதிகளை முடிவு செய்ய, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தை இணைப்பு அலுவலகமாக அரசு நியமித்துள்ளது.

17.0 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை, சென்னை

தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை, பணித் துறையாகச் செயலாற்றி வருகிறது. இத்துறை மாநிலத்திலுள்ள சுமார் 10,100 அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு பழுது நீக்குதல் மற்றும் பராமரிப்புப் பணிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. இத்துறையில் இப்பணிக்கென மாவட்டத் தலைநகரங்களில் 20 தானியங்கிப் பணிமனைகளும், சென்னை,

[2003 ஏப்ரல் 28]

தலைமைச் செயலக வளாகத்தில் ஒரு பராமரிப்பு நிலையமும் செயல்பட்டு வருகின்றன. மேலும், மாவட்டப் பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை மேற்பார்வையிட சென்னை, சேலம் மற்றும் மதுரையில் மூன்று மண்டல துணை இயக்ககங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன.

அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் பொருட்டு சென்னையில் தலைமைச் செயலகம், நந்தனம் ஆகிய இடங்களிலும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களிலும், ஆக மொத்தம் பத்து எரிபொருள் நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

18.0 இரயில்வே மற்றும் தபால் துறை ஆகியவை

மத்திய அரசுத் துறைகளான இரயில்வே, தொலைத்தொடர்பு மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து ஆகிய துறைகள், தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தும் திட்டங்களை, மாநில அரசின் ஒருங்கிணைக்கும் முகமையாக போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. அத்துறைகள் தமிழகத்தில் செயல்படுத்தும் திட்டங்களுக்குத் தேவையான நிலங்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், நிலநிர்வாக ஆணையர் ஆகியோருடன் ஒருங்கிணைந்து கையகப்படுத்தப்பட்டு, அத்துறைகளுக்கு வழங்கப்பட்டு, திட்டத்திற்கு உறுதுணையாக போக்குவரத்துத் துறை இயங்குகின்றது.

தமிழ்நாட்டில் ஏற்கெனவே இரயில்வே துறையால் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டங்களைத் தவிர்த்து, கீழ்க்குறிப்பிட்ட திட்டங்களில் மட்டும், திட்டச் செலவுகளில் 50:50 என்ற விகிதத்தில் தமிழக அரசு தனது பங்கினை ஏற்க இசைவளித்துள்ளது:

இரயில் பாதை மாற்றம்

திட்டத்திற்கான தொகை

கடலூர்-விருத்தாச்சலம்

ரூ.198.68 கோடி (தொழில் துறையால் நிறைவேற்றப்படும் திட்டம்)

சென்னை கடற்கரை-தாம்பரம் (12 சந்திக் கடவுகள், மேம்பாலங்கள் கீழ்ப்பாலங்கள் ஆகியவை உட்பட)

ரூ.520 கோடி (போக்குவரத்துத் துறையால் மேற்கொள்ளப்படும்)

2003 ஏப்ரல் 28]

புதிய வழித்தடம்:

அதிவேக போக்குவரத்து வசதி
(சென்னை கடற்கரை-
வேளச்சேரி)

இத்திட்டத்திற்கு மாநில அரசின் பங்களாக 3-ல் 2 பங்கும், இரயில்வே துறையின் பங்களாக மீதமுள்ள 3-ல் 1 பங்கு என்ற விகிதத்தில் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, திட்டம் நிறைவேற்றப்படும் (வீட்டு வசதித் துறையின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும்)

நாகப்பட்டினம்-வேளாங்கண்ணி அகல இரயில் பாதை அமைக்கும் திட்டத்திற்கு புனித வேளாங்கண்ணி ஆலய நிர்வாகம் ரூ. 1 கோடி நிதி வழங்கியுள்ளது. இதற்கான நில எடுப்புப் பணிகள் நடந்து வருகின்றன.

இம்மாநிலத்தில் புதிய இரயில் பாதைகள் அமைப்பது, மீட்டர் கேஜ் இருப்புப் பாதைகளை அகல இரயில் பாதையாக மாற்றுவது ஆகிய திட்டங்களை விரைவில் நிறைவேற்றும்படி மத்திய அரசை மாநில அரசு தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது. இரயில்வே நிர்வாகத்தை ஏற்கெனவே நடைபெற்று வரும் திட்டங்களுக்கு அதிக நிதி ஒதுக்கீடு செய்யக்கோரி, தமிழ்நாடு அரசு தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது. மேலும் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களுக்கு விரைவில் அனுமதி அளித்து நிதி ஒதுக்கீடு செய்து தரும்படியும் மைய அரசைக் கேட்டுள்ளது:

- (1) பட்டாபிராம்-அரக்கோணம் நான்கு வழிப்பாதை.
- (2) ஆவடி-ஸ்ரீபெரும்புதூர் புதிய இரயில் பாதை.
- (3) நாகூர்-காரைக்கால், தஞ்சாவூர்- விழுப்புரம்-அகல இரயில் பாதையாக மாற்றும் திட்டம்.
- (4) சத்தியமங்கலம் மற்றும் பழநிக்கு புதிய இரயில் பாதை (திருப்பூர், காங்கேயம், தாராபுரம் வழியாக)

மைய அரசும், நடப்பு நிதியாண்டில் பட்டாபிராம்-அரக்கோணம் இரயில் பாதையை நான்கு வழிப்பாதையாக ஆக்க அனுமதி அளித்துள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 28]

ஒவ்வொரு மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும், ஒரு கணினி முன்பதிவு மையம் அமைத்திட வேண்டும் என்ற இரயில்வே துறையின் கொள்கை முடிவிற்கேற்ப, இரயில் நிலையம் இல்லாத மாவட்டத் தலைநகரங்களில், கணினி முன்பதிவு மையம் அமைத்திட அத்துறை மாநில அரசு இலவசமாக இடம் தரவேண்டும் எனக் கேட்டிருந்தது. இரயில்வே துறையின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க இரயில் நிலையம் இல்லாத மாவட்டத் தலைநகரங்களான, நாமக்கல் மற்றும் பெரம்பலூர் ஆகிய இடங்களில் கணினி முன்பதிவு மையம் அமைக்க 500 சதுர அடி பரப்பளவு கொண்ட கட்டடத்தினை இரயில்வே துறைக்கு இலவசமாக வழங்க தமிழக அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. சம்பந்தப்பட்ட மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுடன் இரயில்வே துறை அதிகாரிகள் தொடர்பு கொண்டு தேவையான கட்டடத்தை தெரிவு செய்தபின், அவ்விடங்களில் கணினி முன்பதிவு மையம் செயல்படத் தொடங்கும்.

அடுத்த ஆண்டு கும்பகோணத்தில் நடைபெறவுள்ள மகாமகத் திருவிழா சிறப்புடன் நடைபெறவும், அதில் நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்து வரும் மக்கள் கலந்துகொள்ளவும் ஏதுவாக, அங்குள்ள மீட்டர் கேஜ் பாதை விரைவில் அகலப் பாதையாக மாற்றப்படவேண்டும் என மைய அரசை இவ்வாசு கேட்டுக்கொண்டது. மைய அரசும், 2004 ஆம் ஆண்டு நடைபெறவுள்ள மகாமகத் திருவிழாவிற்கு முன்னர் தஞ்சாவூர்-கும்பகோணத்திற்கிடையேயான, மீட்டர் கேஜ் பாதையை அகலப் பாதையாக மாற்ற முனைப்புடன் செயல்பட்டு வருகின்றது.

19.0 விமான தளம்

மாநில அரசின் தொடர் முயற்சியின் காரணமாகவும், போக்குவரத்து வளர்ச்சியின் காரணமாகவும், இந்திய விமான நிலைய ஆணையம், திருச்சி, மதுரை, கோயம்புத்தூர் ஆகிய விமான நிலையங்களை விரிவுபடுத்தவும், அதன் ஓடுதளத்தை விரிவுபடுத்தவும், ஓடு பாதையில் மின் விளக்கு வசதியை ஏற்படுத்தவும், தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. இதன் மூலம் பெரிய விமானங்களை இவ்விமான நிலையங்களில் இயக்க முடியும்.

2003 ஏப்ரல் 28]

இத்தேவைகளுக்காக, திருச்சியில் 19.12.05 ஹெக்டேர், மதுரையில் 24.610 ஹெக்டேர் மற்றும் கோயம்புத்தூரில் 45.96 ஹெக்டேர் நிலம் கையகப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, மதுரையிலும் திருச்சியிலும், தேவையான நிலங்கள் கையகப்படுத்தப்பட்டு, விமான நிலைய ஆணையத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. சேலம், தூத்துக்குடி விமான நிலையங்களுக்கு, இவ்வரசு தொடர் முயற்சி மேற்கொண்டும், விமானப் போக்குவரத்து இயக்கம் இல்லாததற்குக் காரணம், பயணிகளின் ஆதரவு இல்லாமையே ஆகும். எனினும், பெருகிவரும் மக்கள் தேவை மற்றும் தொழில் கட்டமைப்புகளின் மேம்பாடு இவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு இவ்விமான நிலையங்கள் இயக்கத்திற்கு கொண்டுவரப்பட வேண்டுமென மீண்டும் இவ்வரசு மைய அரசை அணுகியுள்ளது. சுற்றுலாப் பயணிகளின் வசதிக்கென தஞ்சாவூரிலும், கன்னியாகுமரியிலும் புதிய விமான நிலையங்கள் அமைக்கப்படவேண்டுமெனவும் இவ்வரசு மைய அரசை அணுகி உள்ளது.

20.0 சென்னை விமான பறக்கும் குழாம்

சென்னை விமான பறக்கும் குழாமிற்கு அரசு ஊக்குதவித் தொகை வழங்கி, மாணவர்களுக்கு விமானம் ஓட்டும் பயிற்சியளித்து, அவர்கள் விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பெற அரசு உதவி செய்து வருகிறது. இக்குழாமிற்கு, நிலையான உதவித் தொகையாக ஓர் ஆண்டிற்கு ரூ.3.80 இலட்சம் தமிழ்நாடு அரசால் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. விமான எரிபொருள் உதவித் தொகையாக ஓராண்டிற்கு ரூ.3.72 இலட்சம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இதுதவிர, ஆண்டிற்குப் பத்து மாணவர்களுக்கு உதவித் தொகை அளித்து, அவர்கள் தனிப்பட்ட விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்கும் (Private Pilot Licence Training), வணிக விமான ஓட்டுநர் உரிமம் பயிற்சி பெறுவதற்கும் அரசு உதவி புரிந்து வருகிறது.

[2003 ஏப்ரல் 28]

மானியக் கோரிக்கை எண் 46

போக்குவரத்துத் துறை

வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 2003-2004

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)

வ. எண்	துறைத் தலைமையகம்	வருவாய்	மூலதனம்	மொத்தம்
1	தலைமைச் செயலகம்	126,82,26	21	126,82,47
2	மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை	22,45,04	16,49	22,61,53
	மொத்தம்	149,27,30	16,70	149,44,00

மானியக் கோரிக்கை எண் 46

போக்குவரத்துத் துறை

வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 2003-2004

(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)

வ. எண்	துறைத் தலைமையகம்	வருவாய்	மூலதனம்	மொத்தம்
1	தலைமைச் செயலகம்	126,82,26	..	126,82,26
	திட்டத்தில் சேராதது			
	மாநிலத் திட்டம்	..	21	21
2	மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை	20,09,26	92	20,10,18
	திட்டத்தில் சேராதது			
	மாநிலத் திட்டம்	2,35,78	15,57	2,51,35
	மொத்தம்	149,27,30	16,70	149,44,00